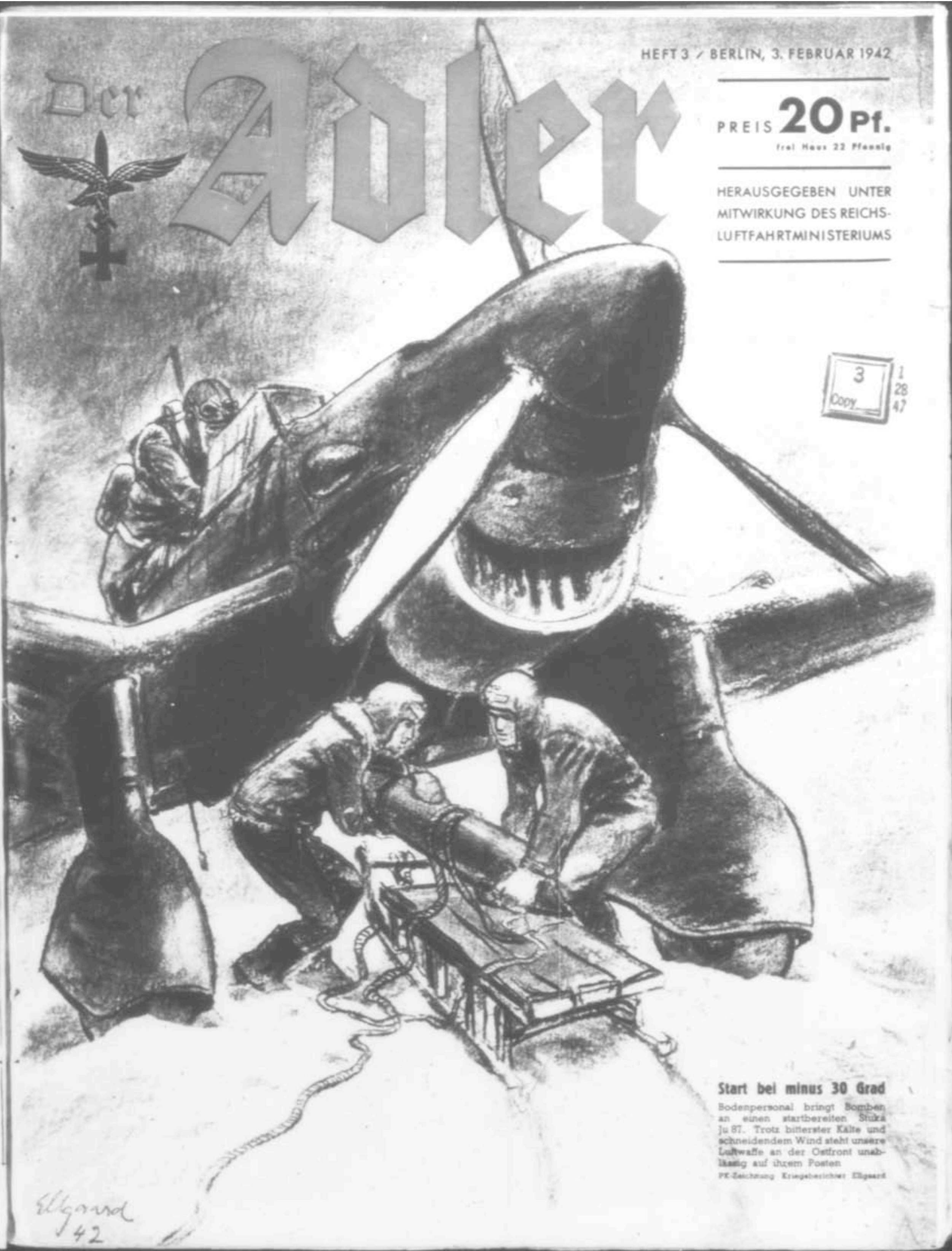


Start bei minus 30 Grad

Bodenpersonal bringt Bomben an einen startbereiten Stuka Ju 87. Trotz bitterster Kälte und schneidendem Wind steht unsere Luftwaffe an der Ostfront unabläasig auf ihrem Posten

PK-Zeichnung Kriegsberichter Ellgaard

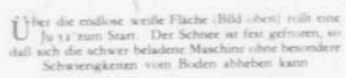




Im Eiswind

Transportflieger

Flug über die Schneefelder des Sowjetlandes. Unbeirrt steuert der Flugzeugführer einer Ju 52 seinen Kurs. Die Kälte kann ihm auf seinem Führersitz nichts anhaben, denn die Kabine des Transportflugzeuges ist gut geheizt



Über die endlose weiße Fläche (Bild oben) rollt eine Ju 52 zum Start. Der Schnee ist fest gefroren, so daß sich die schwer beladene Maschine ohne besondere Schwierigkeiten vom Boden abheben kann





Der eisige Frost darf die Männer des Bodenpersonals nicht abhalten, sich auf freiem, ungeschütztem Feld um ihre Maschinen zu kümmern. Fest sind die Motoren eingepackt. Mit heißer Luft werden sie vorgewärmt, damit sie beim Einsatzbefehl sofort anspringen. — Bild links: Mit klammen Fingern, die selbst Fäustlinge kaum zu wärmen vermögen, wird die schwierige Arbeit des Motorenwechsels mit gleicher Gewissenhaftigkeit wie bei normalem Wetter ausgeführt. — Bild rechts: Mit dem „guten Stern" und dem „Glücksschweinchen" im Gruppenzeichen meistern die Maschinen der Transportgruppe





des Ostens

im Einsatz

Ein eisiger Ostwind pfeift über irgendeinen Feldflugplatz an der Ostfront. Es ist jene trockene, scharfe Kälte, die alles Leben zum Erstarren bringen will. Und doch herrscht vom beginnenden bis zum sinkenden Tag reges Tun und Treiben auf dem weiten schneebedeckten Feld. Transportflugzeuge kommen und starten, unermüdlich leistet das Bodenpersonal seine harte und schwere Arbeit. Motoren müssen ausgewechselt und überholt, Ventile geprüft, Schrauben nachgezogen werden. Die Männer wissen, daß von ihrer gewissenhaften Arbeit die Sicherheit der Maschinen, das Leben ihrer Kameraden abhängt. Gerade jetzt im Winter, da die für den Nachschub bestimmten Bodenfahrzeuge mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, ist der Einsatz der Ju 52 von entscheidender Bedeutung

PK Aufnahmen Kriegsberichter Trapp (Wb)



Die Motoren singen ihr dröhnendes Lied. Tag für Tag und zu jeder Stunde müssen die Transportflugzeuge einsatzbereit sein, ein Rasten gibt es für sie auch im strengsten Winter nicht



Schon am frühen Morgen, während der Platz noch in völliges Dunkel gehüllt ist, empfängt der Kommandeur die ersten Wettermeldungen für den täglichen Einsatz. Langsam beginnt der Tag über dem verschneiten Platz zu dämmern (Bild rechts). In selbstverständlicher Pflichterfüllung hat der Posten seinen Dienst getan, bald wird er abgelöst werden, eine warme



Ein Teil der eindrucksvollen Feier: Ein Kamerad liest aus einer Dichtung Worte über den Sinn der Ehe vor



Während alle Kameraden in Reih und Glied angetreten sind, vollzieht sich an dem mit Blumen geschmückten Tisch vor der Reichskriegsflagge die feierliche und schlichte Trauung

Kriegs-Fern-Trauung

Millionen von Männern stehen, oft Tausende von Kilometern von der Heimat entfernt, an der Front oder auf wichtigem Posten in den besetzten Gebieten. Die Kriegs-Ferntrauung ist geschaffen worden, um auch dann eine Eheschließung zu ermöglichen, wenn der Soldat aus dringenden dienstlichen Gründen nicht nach Hause fahren kann. Auch die Kriegs-Ferntrauung ist ein Symbol dafür, daß die Lebenskraft und der Lebenswille unseres Volkes unzerstörbar sind



Der Bräutigam und fortab Ehemann unterschreibt die Trauungspapiere. Zu gleicher Zeit ist fern in der Heimat die Braut durch ihre Unterschrift zu seiner Frau geworden

Aufnahmen: Rob. A. E. Bauer



Feierlich klingen die Worte durch den Raum des Quartiers, das für kurze Zeit einen festlichen Charakter erhalten hat

Unten: Der Kommandant hat es sich nicht nehmen lassen, die kleine Trauungsfeier selber durchzuführen; jetzt setzt er seine Unterschrift unter die Urkunde, die eine neue Lebensgemeinschaft besiegelt





Ein Prost auf das junge Paar! Der frischgebackene Ehemann wird mit einem guten Trunk gefeiert

DAS WUNDERAUGE

Möglichkeiten der Luftbild-Forschung

Von Dr. Paul Karlson

Am 2. Februar ist Dr. Max Gasser, ein Pionier der deutschen Luftbildmessung, 70 Jahre alt geworden. Von den Luftschiffen des Grafen Zeppelin aus machte er die ersten Luftbildaufnahmen und gründete 1909 die Sektion „Deutschland" der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie, aus der die heutige Deutsche Gesellschaft für Photogrammetrie hervorgegangen ist. Max Gasser, der die Entwicklung von Luftaufnahmegeräten entscheidend beeinflußt hat, ist es zu danken, daß sich das deutsche Luftbild auf zahlreichen Gebieten der Technik und der Forschung einen hervorragenden Platz erobert hat. Dieser Beitrag unseres Mitarbeiters Dr. Karlson beleuchtet das umfassende Gebiet, mit dem das Werk Dr. Gassers untrennbar verbunden ist.

Fliegen bedeutet Geschwindigkeit — wer wollte das bestreiten! Von Beginn an haben die Pioniere geahnt, daß der künftige, noch erträumte Flugverkehr sich mit einer Schnelligkeit vollziehen werde, die den erdgebundenen, dem Boden mit all seinen Hindernissen verhafteten Fahrzeugen stets verschlossen bleiben müsse. Geschwindigkeit aber bedeutet Oberflächlichkeit — haben wir das nicht schon oft genug gehört? Man bestreitet dem Flieger nicht die Möglichkeit, große, ja großartige Überblicke zu gewinnen, ganze Landschaften in kaleidoskopischem Wechsel unter sich hinwegziehen zu sehen, jedoch wirft man ihm Mangel an Gründlichkeit vor, meint, sein Leben sei doch nur ein unstetes Hinweghuschen über die Dinge; die Erde wolle erwandert sein, damit sie sich wirklich offenbare. Dieser Streit ist ungefähr soviel wert wie die Frage, ob man Branntwein zum Trinken oder zum Einreiben benutzen soll. Der Rheumatiker und der Säufer werden sich darüber nicht einigen können, wir anderen aber, die wir keins von beiden — oder beides! — sind, halten beide Verwendungszwecke je nach der Sachlage für nützlich. Sie schließen einander nicht aus, sondern ergänzen sich, und genau so steht es in unserem Fall. Nicht Luftbild oder Bodenerkundung heißt die Frage — beide haben einander zu ergänzen.

Man hat gesagt, die Seeschlacht von Skagerrak würde einen anderen Verlauf genommen haben, wenn es damals schon eine planmäßige Luftaufklärung gegeben hätte und wenn nicht das einzige eingesetzte Marineflugzeug nach einer halben Stunde wegen Motorschadens hätte niedergehen müssen. Solche Urteile sind rückschauend leicht zu fällen. Tatsächlich aber hielt das Militär vor dem Weltkrieg 1914/18 die „Aeroplane" für ganz amüsante, aber völlig nutzlose Geräte, die „Aviatiker" für mehr oder weniger harmlose Narren, und an taktisch oder strategisch verwertbare Luftbilder wagte man gar nicht zu denken. Es ist den Bemühungen des Leutnants Fink — des „Luftbild-Fink" — zu verdanken, wenn sich ab Frühjahr 1915 die Luftaufklärung dann beim Heer doch durchsetzte. Die entscheidende technische Wendung geht auf Oskar Meßter, den Vater der Deutschen Kino-Industrie, zurück, der in dieser Zeit den ersten Reihenbildner konstruierte und an der flandrischen Front zum Einsatz brachte. Im Jahre 1915 baute Gasser den ersten Doppelprojektor, der es erlaubt, Luftbilder stereoskopisch auszuwerten und in Höhenschichtenkarten umzusetzen. Mit den Reihenbildnern, d. h. mit vollautomatisch arbeitenden Filmkammern erst konnte man lückenlose Aufnahmen eines ganzen Geländestreifens gewinnen, die zur Herstellung von Luftbildplänen und Karten geeignet sind. Bis zum Ende des Weltkriegs 1914/18 wurden von den „Reihenbildner-Zügen" mehr als sieben Millionen Quadratkilometer photographiert, die Fronten laufend aus der Luft überwacht.

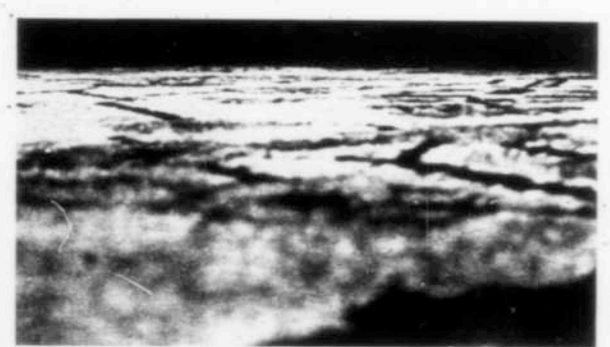
Heute ist ein Krieg ohne Luftaufklärung undenkbar. Die „Augen der Wehrmacht" sind überall. Aus vielen Kilometern Höhe überschauen sie Hunderte von Quadratkilometern gleichzeitig, sie dringen Tausende von Kilometern hinter die feindliche Front vor. Dem senkrecht nach unten gerichteten Blick gegenüber versagt jede Deckung gewöhnlicher Art, und vor der Schnelligkeit des Flugzeugs sind noch so überraschend geplante Truppenverschiebungen machtlos. Das Epos von der stillen, zähen, in Einsamkeit vollbrachten Arbeit der Aufklärer, noch immer von der Öffentlichkeit kaum gewürdigt, wird einmal geschrieben werden.

Dies ist die Seite, von der der Soldat der Luftwaffe und des Heeres das Luftbild kennenlernt. Indessen reichen die Aufgaben und Möglichkeiten des Luftbildwesens viel weiter — ja, in den heutigen Präzisionsmeßkammern besitzen wir ein wahres Wunderauge, dessen Leistungsfähigkeit ans Zauberhafte grenzt. Dreifach ist die Überlegenheit des Flugzeugs über jede Möglichkeit der Erkundung vom Boden aus. Einmal die unvergleichliche Schnelligkeit, sodann die unbeschränkte Freizügigkeit, die Unabhängigkeit von jedem irdischen Hindernis, und endlich, scheinbar selbstverständlich, jedoch von größter Bedeutung, der Blick vom erhöhten Standpunkt aus. Ein bekannter Luftbildmann hat diesen letzten Vorteil einmal durch einen schönen Vergleich erläutert: Wenn eine Katze einen Teppich betrachtet, erkennt sie zwar das Gewebe und die Fadenstruktur, das Muster erscheint ihr jedoch gröblich verzerrt und sinnlos. Erst vom „höheren Standpunkt" des Menschen aus ordnen sich die vorher unverständlichen, zusammenhanglosen Farbflecken zum wohlausgewogenen Muster.

Ja, nur aus der Vogelschau offenbart sich das Antlitz der Erde in seinen wahren und großartigen Zügen. Die unbedeutenden Rillen und Buckel, die belanglosen Unregelmäßigkeiten und Störungen, die Überschneidungen und perspektivischen Verzerrungen treten zurück, und als klares, gegliedertes Bild breitet sich die Landschaft unter uns. Der Geograph und Geologe vermag aus dem Luftbild in einzigartiger Weise die Struktur eines Gebiets, seinen Aufbau, seinen Charakter zu erkennen. Darüber hinaus aber ist es dank der jahrzehntelangen zähen Arbeit eines kleinen Kreises begeisterter Männer gelungen, die Luftbilder unmittelbar zur Kartenherstellung brauchbar zu machen. In

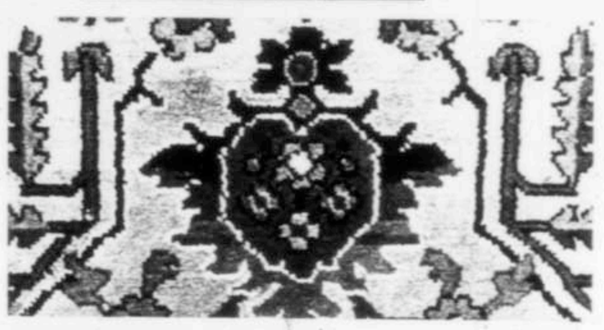


Die „Große peruanische Mauer" nördlich des Santa-Tales in Mittelperu. Die vorgeschichtliche, aus der Zeit der Chimukultur stammende Mauer, wurde 1931 durch die Shippee-Johnson-Peruvian-Expedition aus dem Flugzeug entdeckt. Während ihre Beobachtung vom Boden aus Schwierigkeiten bereitet, tritt sie im Flugbild in ihrem Verlauf über Hügel, Täler und Flüsse weithin auf das deutlichste in Erscheinung.



Das ist keine Wolkenlandschaft, auch keine von Wasserrinnen durchzogene Eisfläche in der Unendlichkeit der Arktis, sondern ein Teppichmuster, wie es die Katze aus ihrer Augenhöhe sieht.

Aufnahmen: Hansa Luftbild (3), Hauptbildstelle RLM (freigegeben unter Nr. 14613/38 und Nr. 1304/37 [illegible]), Archiv Carl Troll („Luftbildplan und ökologische Forschung")





Von seinem weitaus höheren Blickpunkt aus nimmt das Menschenauge den Teppich im Vergleich zu dem Blickfeld einer Katze wie ein Luftbild auf. Er sieht ihn „von oben" in seinen ganzen Zusammenhängen, seinem Muster und seinen Farben.




Reihendorf oder „Rundling" (wie das nebenstehende Bild) — das kann der Insasse eines Flugzeugs mit einem einzigen Blick nach unten bestimmen. Wer von den Erdenwanderern konnte das auf Anhieb feststellen? Hier eröffnen sich der modernen Siedlungsplanung große Möglichkeiten

optischer, feinmechanischer und photochemischer Hinsicht wurden die Aufnahmekammern vervollkommnet, die Theorie der Bildmessung wurde ausgebaut, und endlich hat man Auswertgeräte geschaffen, die wahre Wunder der Präzisionstechnik sind. Heute ist es möglich, die Luftbilder fast unmittelbar und automatisch in eine Karte mit exakten Höhenschichtlinien umzuzeichnen. Eine Arbeit, die früher Jahre in Anspruch nahm, ist jetzt in ebensoviel Wochen zu erledigen, und die Genauigkeit gibt der der alten Feldmessung nichts nach. Sogar die neue Grundkarte des Deutschen Reiches in ihrem großen Maßstab von 1:5000 wird nach Luftbildern gezeichnet.

Damit zeigt sich schon: das Flugzeug ist nicht nur in öden, unbekannten und unwirtlichen Gegenden am Platze, sondern gerade auch in dicht besiedelten Industriegebieten, wo die Bebauungsverhältnisse sich rasch und ständig ändern. Heute ist keine Stadt- oder Siedlungsplanung ohne Luftbilder mehr denkbar, und auch beim Entwurf der Reichsautobahnen ist eine sorgfältige Erkundung vom Flugzeug aus vorhergegangen. Besonders wichtig wird das Luftbild in den flachen Gebieten des Wattenmeers, wo sonst jeder erhöhte Standpunkt, jeder Überblick fehlt; man denke etwa an die großzügigen Landgewinnungsarbeiten an der schleswig-holsteinischen Küste. Nur es allein kann den Einfluß der Gezeiten, den Strömungsverlauf, die Sand- und Schlickablagerung hinter Dämmen und Buhnen in ihrem ständigen Wechsel erfassen.

Denn das Luftbild ist ja eben mehr, viel mehr als eine Karte. Dem, der es liebevoll zu lesen versteht, enthüllt es viel mehr als die rein geometrischen Verhältnisse des abgebildeten Gebiets; es zeigt die lebendige Landschaft in ihrer vollen Dynamik, ihrem organischen Sein und Werden. Der Forstmann etwa sieht nicht nur, wo die einzelnen Waldstücke liegen und wie groß sie sind. Er kann, nach einiger Übung, auch die Art des Baumbestandes erkennen, zwischen Laub- und Nadelhölzern unterscheiden — namentlich wenn man die herbstliche Verfärbung im Farbbild festhält! —, und er kann sogar die Baumhöhe feststellen, sobald er die Bilder stereoskopisch betrachtet. Der „fliegende Förster" wird, namentlich in den neuen Ostgebieten, bald eine Selbstverständlichkeit sein.

Die neue Wissenschaft der ökologischen Bodenforschung hat unseren Blick dafür geschärft, daß keine natürliche Landschaft ein Zufallsprodukt ist. Auf bestimmten Böden, unter bestimmten Klimaverhältnissen finden sich auch bestimmte Pflanzengesellschaften zusammen, Bäume, Sträucher, Gräser in wechselnder, aber stets natürlich bedingter Mischung; ein Mann dieser neuen Wissenschaft könnte beim Anblick eines Feldblumenstraußes sagen, in welcher Gegend Deutschlands er gepflückt wurde. Nun, das Luftbild zeigt uns ja immer das Pflanzenkleid der Erde. Betrachtet man es aber mit diesen neu geschulten Augen, so sieht man gleichsam den Boden durch das Kleid hindurchschimmern. Unterschiede der Bewässerung, des Gesteins, des Bodens prägen sich sichtbar in der Vegetation aus. Man konnte z. B. in Südafrika aus der Luft feststellen, wo kupferhaltige Gesteinschichten an die Erdoberfläche herauskommen; denn an diesen Stellen ist der Boden salzhaltiger, und der typische „Trokkenwald" ist dort unterbrochen. In Neu-Guinea und Borneo hat man auf dieselbe Weise erdölhaltige Gebiete gefunden, und anderwärts wurden Gold- und Radiumminen aus dem Luftbild abgelesen!

Auch die Archäologie und die Vorgeschichtskunde haben ganz überraschende und großartige Erkenntnisse gewinnen können. Über die scheinbar leere, gänzlich unberührte Wüste Mesopotamiens hinwegfliegend erblickt ein Flieger plötzlich in aller Deutlichkeit die Reste alter, längst verfallener Straßen und Siedlungen durch die halbmeterstarke Flugsandschicht hindurch; bei einem Flug über die reich gegliederte Bergwelt Perus sehen Forscher überraschend ein großartiges Bauwerk, eine Mauer, die sich 60 km weit ins Land hineinzieht, über Täler, Hügelrücken und Flüsse sich hinwegschwingend; auf dem Boden haben sie später größte Mühe, die eben noch unverkennbare Mauer wiederzufinden. Und bei Flügen über die bunten Vierecksmuster der norddeutschen Felder enthüllt sich dem staunenden Auge immer wieder und wieder ein darunter verborgenes, ähnlich aufgebautes Muster heller und dunkler Stellen: Feldgemarkungen aus vorchristlicher Zeit, die sich durch ihre wechselnde Bodenfärbung verraten.

In hingebender Einzelarbeit hat die „Luftbildarchäologie" diese wunderbaren Erscheinungen erforscht. Wir sehen, so wissen wir jetzt, auf der Erde meist den Wald vor lauter Bäumen nicht. Wie sollten wir auch? Allzu verwirrend sind die Einzelheiten, zu vielfältig die Färbungen, die Linien, die kleinen Bodenwellen. Erst aus der Höhe ordnen sich die Einzelheiten zum Gesamtbild, erkennt man die großen Strukturen.

Mitten im tiefen Walde erkennt der Flieger furchenähnliche Linien, die sich wallartig von ihrer Umgebung abheben. Es handelt sich hier um eine alte, von der Vegetation schon fast überwucherte Burganlage in der Gegend von Trier, deren Umriß nur von der Höhe aus klar zu ersehen ist

Auf mehrfache Weise können dann die verborgenen Dinge zutage treten. Leichte Bodenerhebungen — von der Erde aus ganz uncharakteristisch — verraten sich morgens und abends bei tiefem Sonnenstand durch ihren Schattenwurf, so ähnlich, wie sich auch kleinste Unebenheiten einer Straße nachts im Scheinwerfer eines Autos greifbar plastisch herausheben. Andere alte Anlagen können durch verschiedene Bodenfärbung erkannt werden, z. B. wenn feuchter Boden sich dunkel färbt oder irgendwo überraschend ein Stück weißen Kalkbodens sichtbar wird. Dem Erdbewohner erscheint das nur als ein zufälliger Fleck — der Flieger kann vielleicht den Grundriß eines alten, längst verfallenen Gehöfts entdecken.

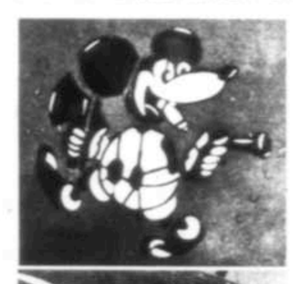
Und endlich kommen wieder unsere alten, getreuen Gehilfen, die Pflanzen, ins Spiel. Wenn irgendwo eine Ruinenmauer, seit Jahrhunderten schon mit Erde überdeckt, in der Tiefe des Grundes steckt, so wird das Getreide über ihr später und spärlicher keimen als daneben. Ehemalige Gräben oder verrottetes Holzwerk hingegen bieten, auch wenn sie längst eingeebnet sind, noch jetzt günstigere Wachstumsbedingungen und geben sich durch kräftigeren Pflanzenwuchs kund. Am deutlichsten wird diese Wirkung, wenn die Pflanzen gerade aus dem Boden sprießen und noch nicht allzu hoch sind. Alljährlich einmal hebt sich dann also das Bild dessen, was längst vergangen im Boden schlummert, wieder ans Licht empor. Freilich, es gehört viel Erfahrung dazu, viel Verständnis und viel Anschauungsvermögen, um Echtes von Zufälligem zu unterscheiden. Wem es aber gelingt, der tut einen Blick in die Vergangenheit — vielleicht über Jahrtausende hinweg. Und das ist sicher nicht die nützlichste Verwendung, deren das Luftbild fähig ist, wohl aber das größte aller Wunder, die uns das moderne Wunderauge beschert.



Der vorgeschichtliche Ringwall von Maiden Castle, Dorset. Die Schrägaufnahme machte diese schönste aller englischen Vorzeitburgen durch die Schattenwirkung genau sichtbar. Auch auf dem Gebiete der Vorgeschichtsforschung enthüllt das Luftbild wichtige Geheimnisse

Talismane unserer Flieger

Staffelabzeichen bei der deutschen Luftwaffe



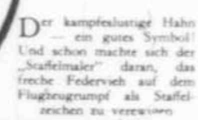




Der Wunsch, die besonders enge Verbundenheit der Staffelangehörigen untereinander auch nach außen hin sichtbar zu machen, ließ wohl die verschiedenartigen Figuren in Form von Wappen, lustigen Tier- oder Menschenzeichnungen und anderen symbolischen Darstellungen an den Flugzeugrümpfen entstehen. Sie sind der Talisman unserer Flieger, mit dem sie sich zu Kampf und Sieg erheben. Oft hat die Laune des Zufalls die Wahl eines Staffelabzeichens bestimmt, häufig deuten die Zeichen auch die Aufgabengebiete der Einheit als Jagd-, Kampf- oder Aufklärungsstaffel in launiger Weise an oder sie wollen als Symbol gewertet werden. Aber gleichgültig, welches Motiv die Staffel auch gewählt und von welchem Gedanken sie sich dabei hat leiten lassen selten fehlt dem Abzeichen der urwüchsige Humor, der nun einmal bei unseren Fliegern zu Hause ist

Von oben nach unten: Die Mickymaus mit Pistole, Beil und Zigarre ist der ständige Begleiter auf dem Rumpf einer treuen Messerschmitt Me 109. — Enteriche sind bekanntlich angriffslustig, das ulkige Männchen mit der Flinte über der Schulter, ganz offensichtlich das Abzeichen eines Jagdverbandes, scheint einen neuen Streich auszuhecken, und „Hans Huckebein der Unglücksrabe" mag seiner Staffel bisher nur Glück gebracht haben. Dann der zähnefletschende Teufel, der sich sein Opfer aus den Wolken greift, wem läuft es da nicht kalt über den Rücken?





Glück haben und ein quietschendes Schwein dazu — was will man noch mehr? Ein lebender Talisman, wie hier auf unserem Bild, ist freilich noch mehr wert als ein bloßes Abzeichen, vor allem, wenn sich daraus ein Festtagsbraten zubereiten läßt

PK-Aufnahmen: Kriegsberichter Carstensen (PBZ), Dreesen (Sch), Heider (Wb), Lysiak (Wb), Stih (?, Wb ?), Trapp (Wb), Hans Schaller; ADLER-Archiv



Besonders hübsch ist das Symbol, das sich Nachtaufklärer für ihre besondere Aufgabe gewählt haben. Auch Witzblattfiguren, wie der weltberühmte Adamson (Bild unten), sind als Staffelabzeichen beliebt



Der kampfeslustige Hahn — ein gutes Symbol! Und schon machte sich der „Staffelmaler" daran, das freche Federvieh auf dem Flugzeugrumpf als Staffelzeichen zu verewigen



Tiefangriffe auf die Sowjets



Im Nordabschnitt der Ostfront ist ein Panzerzug der Sowjets herangerollt, um den Durchbruch durch die deutschen Linien um jeden Preis zu erzwingen. Unsere Aufklärer aber sind nicht untätig gewesen, und so wird der schwerarmierte Zug im richtigen Augenblick von Kampfflugzeugen He 111 im Tiefangriff gefaßt und durch wohlgezielte Bombenwürfe so schwer beschädigt, daß er auf der Strecke liegenbleibt

Schon seit vielen Wochen führt der Winter an der Ostfront ein hartes Regiment. Wenn aber die Sowjets glaubten, ihre Zeit sei jetzt gekommen, so werden sie durch den unerschütterlichen Kampfwillen der deutschen Wehrmacht eines anderen belehrt. Schulter an Schulter mit den Soldaten des Heeres sorgt die deutsche Luftwaffe dafür, daß der Gegner seine Operationen nicht entfalten kann. An allen Frontabschnitten zerschlagen Kampf- und Jagdverbände die Aufmarschkolonnen der Sowjets. Vor allem die Tiefangriffe, von denen unsere Zeichnungen einige Phasen darstellen, haben sich als eine besonders wirkungsvolle Taktik bewährt



Überall dort, wo das Gelände es zweckmäßig erscheinen läßt, setzen die Sowjets zur Sicherung ihres Nachschubs Schlittenkolonnen ein. Dieses Bild zeigt einen der zahlreichen Tiefangriffe, in denen die deutsche Luftwaffe die Transportwege des Feindes besonders an den wichtigsten Kreuzungspunkten hinter der Front mit größtem Erfolg unter Feuer nimmt. Eine Kette Me 109 hat gerade einige mit Munition und Brennstoff beladene Schlitten der Sowjets gestellt und mit ihren Bordwaffen angegriffen

Im Kreis: Selbst der Schneesturm, der seit Stunden über die vereisten Felder dahinbraust, hat die deutsche Luftwaffe nicht davon abhalten können, eine sowjetische Kraftwagenkolonne mit ihren MG-Garben im Tiefangriff auseinanderzutreiben. In den Reihen des Feindes ist größte Verwirrung entstanden, einige Wagen sind ausgebrochen und führerlos die Böschung hinabgestürzt, während andere von den Fahr- und Begleitmannschaften notdürftig verteidigt werden



Auf der Krim wurden die gelandeten sowjetischen Kräfte und ihre Nachschubwege über das Schwarze Meer immer wieder von starken Verbänden der Luftwaffe angegriffen, wobei der Feind erhebliche Verluste an Menschen und Material erlitt. Die nebenstehende Zeichnung stellt eine solche Landung dar, die von Messerschmitt-Jägern so empfindlich gestört wird, daß die Sowjetsoldaten in das von Eisschollen bedeckte Wasser springen, um sich so schnell wie möglich in Sicherheit zu bringen



Überraschungsangriff auf einen sowjetischen Feldflughafen. Mitten in den Hochbetrieb einer zum Start ansetzenden Staffel von „Rata"-Jagdeinsitzern fegen unsere deutschen Jäger mit ihren MGs hinein. So blitzschnell ist der Angriff gekommen, daß die Sowjets nicht einmal Zeit finden, sich auf eine wirksame Verteidigung zu besinnen. Selbst die „Rata", die sich eben vom Boden erhoben hat, ist das Opfer des deutschen Husarenstücks geworden; die schwarze Rauchwolke, die sie hinter sich herzieht, beweist, daß die Bordwaffen der Me 109 ganze Arbeit getan haben

Zeichnungen H. v. Medvey

Entthronter Kontinent

Australiens Sprung in den Pazifik-Krieg / Von Wolf Schmalfuss

Der fünfte Kontinent will anscheinend auch in diesem Weltkrieg nicht als fünftes Rad am angelsächsischen Kriegswagen gelten. Die „Anzacs" (Australian and New Zealand Army Corps) haben schon 1915 unter dem seinerzeit wie heute verlogenen angelsächsischen Schlagwort von der „Rettung der bedrohten Zivilisation" mit ihren Leibern den glorreichen Rückzug der englischen Truppenverbände nach dem blutigen Scheitern des von Winston Churchill, als damaligem Ersten Lord der britischen Admiralität, inszenierten Gallipoli-Abenteuers decken müssen, wie abermals auf Churchills Geheiß im ägäischen Raum — in Griechenland und auf Kreta — im Frühling 1941. Und ebenso wie heute in Nordafrika, so durfte die Blüte der australischen und neuseeländischen Jugend sich damals auch im Mittleren Osten für die Londoner Imperialisten aufopfern. Von allen Hilfsvölkern Englands hatte Australien im ersten Weltkrieg relativ den höchsten Blutzoll entrichtet. Dieser tragische Ehrgeiz scheint nun eine Art australische Tradition geworden zu sein, obwohl es an heftigen Protesten innerhalb der Bevölkerung Australiens nicht gefehlt hat. Dieses Land, das nach dem treffenden Urteil eines geistreichen Globetrotters aus „goldprotzigen Großstädten, Einsamkeit und Hammelherden" besteht, ist wirklich voller Merkwürdigkeiten! Australien ist sozusagen ein leerer Kontinent: denn auf 7,7 Millionen qkm Festlandsfläche und 1,1 Mill. qkm dazugehörigen Insellandes wohnen nur knapp 7 Millionen Menschen, d. h. noch nicht einmal so viel wie allein in London, und noch nicht 1 Kopf entfällt auf 1 Quadratkilometer australischen Bodens. Etwa 40 Prozent dieses fünften Erdteils sind entweder überhaupt noch nicht in Besitz genommen oder unbenutztes Kronland. Großdeutschland hätte mindestens zehnmal und Europa fast zu drei Viertel auf dem australischen Territorium Platz! Rund 75 Prozent der australischen Gesamtbevölkerung leben in den großen Seestädten. Sydney und Melbourne, diese beiden modernen Millionenstädte voll eleganten Lebens und reger Geschäftigkeit, beherbergen allein ein Drittel aller Australier, und wenn auch diese beiden benachbarten Rivalen fast immer in einem Atemzuge genannt werden, so trennt sie in Wirklichkeit mehr als 800 Kilometer Buschland. Es sind schon dicke Bücher geschrieben worden über die Kuriositäten und Gegen-





Eröffnung einer Sitzungsperiode des Parlaments von Victoria, die ganz nach dem theatralischen englischen Zeremoniell erfolgt. Seit 1. Januar 1901 bildet der australische Kontinent ein britisches Dominion, das in sechs Bundesstaaten gegliedert ist. Senat und Repräsentantenhaus bilden die eigentliche Regierung, an deren Spitze ein vom englischen König ernannter Generalgouverneur steht. In inneren Angelegenheiten sind die einzelnen Staaten, die zu diesem Zweck über eigene Parlamente und Gouverneure verfügen, selbständig. — Bild oben: An erster Stelle im Wirtschaftsleben Australiens steht die Wolle. Diese Straße führt von Ballarat nach Melbourne und deutet in der Hochsaison der Schafauktionen darauf hin, daß man sich im „schafreichsten" Land der Welt befindet.



sätzlichkeiten dieses jüngsten Erdteils; sind es doch am 26. Januar 1942 erst 154 Jahre her, da die ersten britischen Kolonisten, die sich zum größten Teil aus Sträflingen zusammensetzten, am Entstehungsort der heutigen Weltstadt Sydney landeten. Wir wollen uns daher auf das politische Gebiet beschränken und versuchen, die Beweggründe aufzuspüren, die zum verhängnisvollen Sprung Australiens in den gegenwärtig tobenden Pazifikkrieg und dadurch auch zu einer entscheidenden Wende dieses am äußersten Rande der weltpolitischen Spannungsfelder liegenden Erdteils geführt haben.

Aus der Tatsache, daß die Mehrzahl der britischen Pioniere, die erstmals australischen Boden betraten, Sträflinge waren, ist Australien allgemein mit dem anrüchigen Odium einer „ursprünglichen Verbrecherkolonie" behaftet worden. Aber zu jener Zeit (1788) wurde man nach den puritanischen und mittelalterlich grausamen Strafgesetzen des englischen Mutterlandes, das überdies in den sozialen Wirren der industriellen Revolution steckte und die Auswirkungen der nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege zu spüren bekam, sehr schnell schon wegen leichter Vergehen oder aus politischen Gründen als Sträfling nach überseeischen Strafkolonien verbannt, zumal die englischen Gefängnisse überfüllt waren. So galt Australien bis zum Jahre 1868 teilweise als Strafkolonie. Diese unglücklichen historischen Umstände haben jedoch eine Reaktion gehabt, die der gesamten Entwicklung dieses kleinsten Erdteils in allen Bezirken des menschlichen Lebens und Wirkens einen prägnanten Stempel aufdrückte: der Australier wurde englischer als die Engländer! Puritanismus und ein überheblicher Herrenstandpunkt als angelsächsisches Bluterbe stießen auf unermeßliche Reichtumsquellen und erzeugten als Abwehr gegen aufkeimende Minderwertigkeitskomplexe den unbeugsamen Ehrgeiz, in Australien eine strikte „Politik des weißen Mannes" um jeden Preis durchzuführen. Die Urbewohner (Buschneger) wurden durch eine skrupellose Kolonialpolitik im Laufe von 150 Jahren von 1 Million auf 55000 Köpfe reduziert; sie müssen in Reservationen leben und dürfen zu keiner öffentlichen Arbeit herangezogen werden. Für Farbige besteht ein völliges Einwanderungsverbot, und Weißen, wenn sie nicht selbst Vermögen mitbringen, wird die Einwanderung und Seßhaftmachung erschwert. So ist es kein Wunder

daß die weißen Arbeiter Australiens die bestbezahlten der Welt sind und die reichen Wirtschaftskräfte des Landes — vor allem in der tropischen Nordzone — kaum ausgewertet werden können. Daher spielen auch die Gewerkschaften und die Labour-Partei eine ausschlaggebende Rolle im öffentlichen Leben Australiens. Der aus sechs Einzelstaaten sich konstituierende Australische Staatenbund, der 1901 als „Commonwealth of Australia" (Dominion) in den britischen Empireverband aufgenommen worden ist, blieb menschenleer. Das ehrgeizige politische Ziel war aber mit der Erlangung des Dominionstatuts erreicht und der Makel einer Verbrecherkolonie offiziell ausgelöscht worden. Und damit begannen in der Urheimat der monströsen Springbeutler politische Sprünge, die an den kessen Berliner Volkswitz erinnern, der denjenigen, der „mit leerem Beutel große Sprünge" macht, als „Känguruh" verspottet. Die Bundeshauptstadt Canberra selbst ist der beste Beweis dafür; denn mit dem Bau dieses in der Mitte zwischen Sydney und Melbourne gelegenen australischen Regierungssitzes wurde auf einem Flächenareal in der Größe der Messestadt Leipzig (750000 Einwohner) im Jahre 1912 mit enormen Kosten und nach einem amerikanischen Bauplan begonnen; für nur 80000 Einwohner vorgesehen, konnten bis heute mit Hilfe kostspieliger Werbetricks noch nicht einmal 10000 Australier in dieser wohl niemals fertig werdenden „Dornröschenstadt" angesiedelt werden. Mit um so mehr Stimm- und Kraftaufwand wurde jedoch in Canberra die Londoner Politik in Krieg und Frieden unterstützt.

So auch seit dem 3. September 1939. Die Rüstungs- und Kriegsausgaben Australiens schnellten dadurch lawinenartig in die Höhe; waren es 1938/39 13,8 Millionen Pfund, so überstiegen sie im Voranschlag 1941/42 bereits die enorme Summe von 250 Millionen Pfund, und das bei noch rapider schrumpfenden Exporten von Schafwolle, Weizen, Fleisch und Molkereiprodukten, die als finanzielle Hilfe früher vom englischen Mutterland restlos aufgesogen wurden. Die Folgen waren bald eine völlige Ausschöpfung der australischen Anleihemöglichkeiten und ein immer radikaleres Anziehen der Steuerschraube. Die australische Labour-Partei mit ihrer Gewerkschaftsdiktatur geriet durch den englandhörigen Kurs in immer schärfere Opposition zur Regierung, und am 6. Oktober 1941 übernahm der Arbeiterparteiler Curtin die Lenkung der Geschicke seines Landes. „Australien den Australiern!" war in Anlehnung an die amerikanische Monroe-Doktrin schon lange die Parole der Arbeiterpartei, aber genau so wenig, wie sich die Washingtoner Imperialisten unter Roosevelts Führung in der Praxis an diese Doktrin hielten, konnte auch die neue australische Regierung Curtin diesen Grundsatz, einfach aus der alles bestimmenden Tatsache des australischen Menschenmangels, nicht durchführen. Ein starkes England war zu allen Zeiten auch die Stärke und das Rückgrat Australiens, während ein ohnmächtiges England für das isolierte Australien revolutionäre Folgen haben muß! Es ist daher schon zu verstehen, wenn Canberra — auch gegen den Willen der ein Viertel der Gesamtbevölkerung ausmachenden und in der Labour-Partei organisierten Australier irischer Herkunft — dem englischen Mutterland mit militärischen Mitteln hilft. Hinzu kommt vor allem der nicht wegzuleugnende geopolitische Tatbestand, daß Australien als „Raum ohne Volk" im äußersten Süden des Pazifik als diametrales Gegenstück im äußersten Norden des gleichen Schicksalsraums Japan als „Volk ohne Raum" gegenübersteht! Die anglo-amerikanische Propaganda war überdies besonders in den letzten Jahren eifrig bemüht, das drückende Gefühl einer sogenannten „japanischen Gefahr" in Canberra zu verstärken, obwohl es wahrlich nicht an aufrichtigen Bemühungen von seiten Tokios gefehlt hat, diesen Angstkomplex durch wiederholte Angebote einer realen Verständigungs- und Wirtschaftspolitik zu bannen. Australien liegt ja auch gar nicht im ostasiatischen Interessenbereich Japans! Statt dessen lenkte Australien immer mehr in den anglo-amerikanischen Kurs ein.

Jeder vierte Australier war schon vor Ausbruch des Krieges in Ostasien unter Waffen! Etwa 20 Prozent der in diesem Zeitpunkt bereits vorhandenen australischen Streitkräfte befanden sich in Übersee bzw. in Singapur, und bis zum 1. Juli 1942 sollten planmäßig insgesamt 600000 Australier militärisch ausgebildet sein. Davon waren 60000 (10 Prozent) im Spätherbst 1941 fertig für die Luftwaffe, die man mit nordamerikanischer Hilfe auf einen Stand von über 1700 modernsten Kampf- und Bombenflugzeugen bringen wollte; für diese Lieblingswaffe der Australier waren

Fortsetzung auf Seite 44

DEM TAPFEREN HERZEN IST NICHTS UNMÖGLICH

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Bauer, Abteilungskommandeur in einem Flakregiment, hat durch sein persönliches tapferes Beispiel die Männer seiner Batterie zu höchsten Leistungen mitgerissen und zu schlachtentscheidenden Waffentaten geführt. — Hauptmann Schmid in einem Jagdgeschwader erzielte im Einsatz an der Kanalküste bisher 25 Abschüsse. Durch seinen beispielhaften Einsatz konnte er seine großen Kampferfolge erringen. — Oberleutnant Graf, Batteriechef in einem Flakregiment, hat seine im Erdkampf eingesetzte Batterie in zahlreichen Schlachten des Ostfeldzugs durch persönliches tapferes Beispiel zu ungewöhnlichen Leistungen mitgerissen und von Sieg zu Sieg geführt. — Oberleutnant Michalek, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen schweren Luftkämpfen 36 Feindflugzeuge abgeschossen und in kühnen Tiefangriffen auf Erdziele aller Art dem Gegner schwersten Schaden zugefügt. — Oberleutnant Petzold, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, steigerte im Einsatz gegen die Sowjets seine bisherigen Leistungen und Erfolge durch kühn geführte Angriffe gegen feindliche Flugzeuge, Panzer, motorisierte Kolonnen usw. Bei einem Sturzangriff auf Dnjepr-Brücken gelang ihm ein Volltreffer, wodurch der Abmarsch des Feindes über den Fluß wirksam unterbunden wurde. — Oberleutnant Schlosser, Flugzeugführer in einem


Major BAUER


Hauptmann SCHMID


Oberleutnant GRAF


Oberleutnant MICHALEK


Oberleutnant PETZOLD


Oberleutnant SCHLOSSER


Oberleutnant PFEIFFER


Oberleutnant LEESMANN


Oberfeldwebel LUTTER

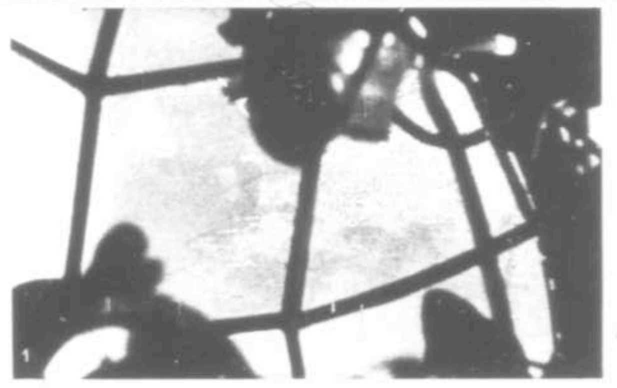

Oberfeldwebel BEIER


Oberfeldw. WURMHELLER


Unteroffiz. BEERENBROCK

Fernkampfgeschwader, vermochte der englischen Versorgungsschiffahrt empfindliche Schläge zu versetzen. Es gelang ihm, zum Teil aus stark gesicherten Geleitzügen, insgesamt 55 000 BRT zu versenken. — Oberleutnant Pfeiffer, Staffelkapitän einer Stuka-Staffel, hat in zahlreichen Feindflügen höchste persönliche Einsatzbereitschaft an den Tag gelegt und seine Staffel besonders im Kampf gegen die Sowjetunion zu großen Erfolgen geführt. — Oberleutnant Leesmann, Kommandeur in einem Jagdgeschwader, hat in schweren Luftkämpfen gegen England 22 Flugzeuge abgeschossen. Unter seiner vorbildlichen Einsatzfreudigkeit hat die ihm unterstellte Gruppe außergewöhnliche Erfolge erzielt. — Oberfeldwebel Lutter, Flugzeugführer in einem Schnellkampfgeschwader, hat sich im Kampf gegen England und im Ostfeldzug außerordentlich bewährt. Er schoß sieben Flugzeuge ab und zerstörte in schneidigen Tiefangriffen 30 Maschinen am Boden. Der sowjetischen Erdwaffe brachte er durch die Vernichtung von Panzern, Geschützen, Kraftwagen und zahlreichem sonstigem Kriegsgerät schwere Verluste bei. — Oberfeldwebel Beier, Flugzeugführer in einem Nachtjagdgeschwader, schoß in harten Luftkämpfen bisher 14 Flugzeuge ab. Unter anderem brachte er bei einem Nachtflug innerhalb 30 Minuten drei Feindflugzeuge brennend zum Absturz. — Oberfeldwebel Wurmheller, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich im Kampf gegen England und die Sowjetunion durch sein fliegerisches Können und seinen Angriffsgeist besonders bewährt. Er vermochte dabei 24 Luftsiege zu erringen. — Unteroffizier Beerenbrock in einem Jagdgeschwader errang bisher 40 Luftsiege. Auch in kühn durchgeführten Tiefangriffen hat er dem Feind schweren Schaden zugefügt.

PK-Aufn. Kriegsb. Kolmenburg (Sch 1), Niermann (Sch 1), Markwardt (Sch 1), Scherl OKW (9)



1 So viele Male die Besatzung der Junkers Ju 88 auch schon zum Sturz angesetzt hat, immer wieder wird sie von einer seltsam vibrierenden Spannung erfaßt, wenn nach dem Kommando: „Achtung – Sturz!“ sich die Maschine nach vornüber neigt und wie ein Habicht, der sein Opfer fassen will, erdwärts stürzt. Bild 1 ist aus einer Höhe von 4500 Meter aufgenommen. Das befohlene Ziel ist erreicht, der Befehl zum Angriff gegeben worden.

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Ruge

„Achtung – Sturz!“



2 Die Sturzflugbremsen sind ausgefahren: mit einem Sturzwinkel von 70 Grad rast die Maschine auf die Erde zu. Größer und größer wird das Zielobjekt, es wächst förmlich dem Flugzeug entgegen. 2500 m zeigt der Höhenmesser.



3 Weitere 1000 Meter tiefer! Wie greifbar liegt das Ziel unter der Kanzel der Ju 88. Jetzt ist es soweit. Die Fäuste des Piloten bewegen sich um Bruchteile von Millimetern aus ihrer ursprünglichen Haltung.



4 Das Ziel ist da, der entscheidende Augenblick gekommen. Die Bombe wird ausgelöst. Ein Druck am Steuer muß die Maschine genau in ihre Horizontallage zurückbringen. Noch aber liegt das Ziel im Sturzwinkel.



5 Abgefangen! Wenige Augenblicke, und das Sturzkampfflugzeug liegt wie ein „Brett“, schwingt ab und gewinnt wieder Höhe. Die Spannung in den Gesichtern der Besatzung löst sich, freudige Stimmung herrscht an Bord, wenn die Bombe mitten ins Ziel gesetzt werden konnte.

Entthronter Kontinent

Fortsetzung von Seite 43

im neuen Wehretat allein 73 Millionen Pfund vorgesehen worden. Alle Frauen im „militärdienstpflichtigen“ Alter von 19 bis 60 Jahren durften damals schon das Land nicht verlassen und wurden systematisch zum wehrwirtschaftlichen Einsatz herangezogen. Immer fieberhafter wurde Australien in den Kriegszustand versetzt, und anscheinend aus Angst vor der eigenen Courage erklärte Curtin heuchlerisch: „Australien wünscht den Frieden im pazifischen Raum und will sich weder an einer Einkreisungspolitik beteiligen, noch sich einer aggressiven Handlungsweise schuldig machen, die zu einem Friedensbruch führen könnte.“ Als dann kam, was kommen mußte, erwies sich auch dieser australische Premierminister als ebensowenig stark und klug wie seine Vorgänger, obwohl Curtin, dieser schrift- und redegewandte Journalist aus Westaustralien, gern als großer Staatsmann in die Geschichte seines Landes eingegangen wäre. Er hätte ja noch, allerdings unter formellem Bruch des Dominionstatuts, den Ausweg der „Nichtkriegführung“ Australiens einschlagen können. Vielleicht hatte man das in Washington zunächst auch befürchtet, denn die us-amerikanischen Sender der CBS (Columbia Broadcasting System) verkündeten um viele Stunden zu früh die Kriegserklärung Australiens an Japan.

Das Schreckgespenst, das seit Jahr und Tag an die Wände des pompösen Parlaments in Canberra gemalt worden ist, hat damit greifbare Gestalt angenommen. Die Zertrümmerung der sagenhaften amerikanischen Pazifikflotte in Hawai und die Sprengung der pazifischen Stützpunktkette der USA mit dem wichtigen Schlußglied der Philippinen, sowie der Fall Hongkongs und die systematische Abwürgung Singapurs, der stärksten und entscheidenden Bastion der anglo-amerikanischen Front in Ostasien, ferner die erfolgreichen japanischen Operationen in Niederländisch-Indien und Britisch-Borneo haben das „kriegerische Känguruh“ Australien zu einem gefährlichen Verzweiflungssprung veranlaßt. Curtin griff flugs zur Feder und schrieb in der Weihnachtszeit aus Wut über die in greifbarer Nähe erlebte Ohnmacht Churchill-Englands einen geradezu revolutionären Leitartikel im „Melbourne Herald“, in dem er u. a. folgendes erklärte: „Die australische Regierung betrachtet den Kampf im Pazifik in erster Linie als eine Angelegenheit, bei der die USA und Australien in bezug auf die Führung der Kampfhandlungen das meiste zu sagen haben sollten ...

Wir lehnen es ab, uns den Grundsatz zu eigen zu machen, daß der Kampf im Pazifik etwas ist, das sich dem allgemeinen Krieg unterordnet ...“ Und über den Kopf des nach Washington zitierten Churchill hinweg und anscheinend ohne dessen Kenntnis wandte sich Curtin in einem Telegramm hilfesuchend direkt an Roosevelt, womit Australien vom Regen in die Traufe geraten ist. Eine bessere Chance, ihren grenzenlosen Hunger mit den besten Stücken des britischen Weltreiches zu stillen, wird es für die Washingtoner Imperialisten nie mehr geben, und Australien ist strategisch ein guter Ersatz und wirtschaftlich geradezu ein Göttergeschenk gegenüber dem schmerzlichen Verlust der Philippinen! Roosevelt veranlaßte auch umgehend den Abschluß eines Militärbündnisses, in dem sich die USA verpflichten, den Schutz Australiens zu übernehmen, während die australische Regierung sich mit der Errichtung von nordamerikanischen Garnisonen

Beförderungen bei der Luftwaffe

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat mit Wirkung vom 1. Januar 1942 befördert: Zu Generalen der Flieger die Generalleutnante Coeler, Deßloch, Speidel, von Seidel; zu Generalleutnanten die Generalmajore Deinhardt, Spang, Müller (Ernst), Fröhlich.

sowie Flotten- und Luftstützpunkten auf dem australischen Festland und den angeschlossenen australischen Inseln sowie mit der sofortigen Abtretung der Flottenbasis in Port Darwin an die USA-Marine einverstanden erklärt.

Port Darwin, das niemals Singapur ersetzen kann, weil sein Hafen für die englisch-amerikanischen Flottenreste, die durch 5 schwere und 3 leichte Kreuzer, 7 Zerstörer, 3 Kanonenboote, 12 Torpedomotorboote, 3 Sperrwachtboote und 1 Zerstörerbegleitschiff der Königlich-Australischen Kriegsmarine verstärkt werden, viel zu klein und zu sehr exponiert ist, soll anscheinend später das Hauptquartier der englischen, amerikanischen und holländisch-indischen Streitkräfte werden, wenn sich das „Vereinigte Oberkommando" nach dem Fall von Singapur auch nicht mehr sicher im neuen Standort auf Java fühlt. Ein Blick auf den Globus zeigt, daß Australien mit dem Abschluß des Bündnisses mit den USA nicht nur einen Verrat am englischen Mutterland begangen hat, sondern Kopf und Kragen riskiert; denn z. B. von Sydney bis zum Panamakanal sind es 14000 Kilometer, von Melbourne allein bis Kapstadt 10400 Kilometer, von Port Darwin nach Kalkutta unter Einbeziehung der gesperrten Malakkastraße 6400 Kilometer und von Port Darwin nach Dutch Harbour (Alaska) 9700 Kilometer! Wie sollen bei diesen riesenhaften Entfernungen Truppentransporte und Kriegsmaterial die Küsten Australiens unbemerkt von den überaus wachsamen Luft- und Seewaffen Japans erreichen? Australien hat sich also als bisher selbständiger Kontinent selbst entthront und in die ostasiatischen Entscheidungen hineingedrängt, wodurch es so oder so bestimmt alles das verlieren wird, wofür es zu kämpfen wähnt.

Die kleine Adler-Fibel

Wenn ein Fischreiher landet . . .

Am Rande der großen Wiese zieht das kleine Gewässer des Grabens langsam und lautlos zu Tal. Hoch über uns kreist ein Fischreiher. Plötzlich verkleinert er ein wenig die Spannweite seiner weiten Schwingen, gleitet in weiten Kreisen herab und steuert auf den Bach zu, um vor uns zu landen.

Kurz vor der Landung, im Augenblick, da er seine Flügel wieder ganz ausbreitet und ihnen einen großen Anstellwinkel gibt, um schön sachte aufzusetzen, senkte er die langen Beine herunter, die er bisher lang nach hinten ausstreckte, damit sie keinen lästigen Luftwiderstand erzeugten. So bringt der Reiher, der Storch, wie alle anderen guten Flieger der Natur, seine Landevorrichtung, sein Fahrgestell aus.

Foto: NS-Fliegerkorps

Es dauerte lange, bevor auch der Mensch seinen Flugzeugen eine so günstige Landeeinrichtung schaffen konnte. Jahrzehnte verstrichen bevor es uns gelang, den Flugzeugen einziehbare Fahrwerke zu geben. Aber wie immer, wenn es gilt, der Natur die Geheimnisse abzulauschen, wurden unsere einziehbaren Fahrgestelle besser als die der Vögel, obwohl unseren Menschenvögeln weit mehr zugemutet werden muß. Der Vogel braucht nur sein Eigengewicht vom Boden abzuheben und es wieder auf die Erde niederzusetzen. Unsere Flugzeuge haben stets noch eine große, oft viel Tonnen schwere Nutzlast zu tragen, die sie auch sanft und sicher dem Boden zurückgeben müssen. So hat also das Fahrgestell der Flugzeuge verhältnismäßig viel mehr zu leisten als die Beine der Vögel, wenn sie den Landestoß aufnehmen. Das war es auch, weswegen das einziehbare Fahrwerk so lange auf sich warten ließ, denn es ist schwer für den Techniker, die verschiedenen, wechselnden Belastungen bei der Landung einem einziehbaren Rädergestell zu überantworten.

Diese Frage ist nun längst gelöst. Alle neuzeitlichen Verkehrsflugzeuge lassen nach dem Abflug ihre Räder verschwinden, holen sie in den metallenen Leib, falten sie hinter die Motoren oder legen sie fein säuberlich in die Tragflächen, um sie alsdann mit schönen glatten Blechen zu überdecken. Wie die großen Zugvögel mit fortgeklappten Beinen durch die Luft schwingen, so stürmen auch wir Menschen ohne Widerstand bietendes Fahrwerk dahin. Denn beide, Vogel und Flugzeug, ziehen ihr Fahrgestell ein. L. M.

Ein Zukunftsbild von damals

Propheten hat es schon immer gegeben, aber wenn jemand in den Anfangszeiten der Luftfahrt, da noch die wenigsten überhaupt an eine Zukunft des Flugzeugs geglaubt haben, die kommende Luftkriegsführung beinahe so vorauszusagen vermochte, wie sie Jahrzehnte später wirklich eintrat, dann darf man ihn wohl schon der Vergessenheit entreißen. So lesen wir in einem alten, vergilbten Schmöker aus der Feder eines gewissen Alfred Peuker:

„Mit der Zeit werden an der allgemeinen Vervollkommnung sämtlicher technischen Apparate und Maschinen naturgemäß auch die „Windhunde des Luftmeeres" teilnehmen und sich zu Verkehrsmitteln entwickeln, die wahrscheinlich dem Handel und Wandel ganz neue Bahnen zeigen dürften. Doch darauf werden sie sich kaum beschränken, sondern sich auch ihrer Zugehörigkeit zur Kriegs-Luftflotte bewußt bleiben und beim Kampfe in ihrer ganzen Glorie zeigen. Das heißt, durch die Beteiligung der Luftkreuzer wird der Kampf zu einer so furchtbaren, grausigen und blutigen Metzelei entarten, daß ihn nichts trefflicher schildern dürfte, als das bekannte Zitat aus der „Jungfrau von Orleans": „Ein Schlachten war's, nicht eine Schlacht zu nennen."



Der Kampf der Kriegsluftflotte, wie ihn sich der Zeichner um die Jahrhundertwende vorstellte.

Aus dem Buch „Weltpanorama" Verl. W. Spemann, Stuttgart

Anfangs wird die Kriegführung wohl mehr einem Schachturnier ähneln, denn ein Verstecken, ein Täuschen des Gegners, ein geschickt geleiteter, heimlicher Aufmarsch, der die Kolonnen an den Feind oder gar in dessen Rücken bringt, ohne daß er etwas davon ahnt, — das gibt's in Zukunft nicht mehr. Geheime Manöver, ein Anschleichen, Deckungsuchen, das sind kleine, mitleidig belächelte Tricks, die einer längst abgeschlossenen Vergangenheit angehören. Jede, auch die kleinste Truppenbewegung vollzieht sich gewissermaßen angesichts der ganzen Welt, da eine jede Schriftleitung, die etwas auf sich hält, dann doch gewiß dafür Sorge tragen wird, daß ihr Spezial-Kriegsberichterstatter seinen Aeroplan oder das rascheste Blitzluftschiff des Verlages nicht in der Aerogarage oder Ballonhalle schimmeln läßt. Tag und Nacht muß er ihr seine Beobachtungen über alle Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz mittels drahtloser Telegraphie, Telephonie und Teleskopie sofort zugehen lassen, damit sie durch Einschaltung der Anschlüsse ihrer Abonnenten diesen die neuesten Nachrichten von den Schlachtfeldern in optischer und akustischer Naturtreue stets brühwarm vor Augen und Ohren führen kann.

Und, wie vorhin bereits gesagt, es wird ein heißes Ringen werden. Doch wie immer auch der Widerstreit der Meinungen über die Zweckdienlichkeit der verschiedenen Flugmaschinentypen endet, und gleichviel welche Formen das untadelige, kriegstüchtige Luftschiff der Zukunft hat, gleichviel, ob es zu dem starren, halbstarren oder unstarren System gehören wird, eins steht schon heute fest: die Rolle der modernen Triarier, welche in Zukunft den entscheidenden Schlag zu führen bestimmt sind, die werden die Flugmaschinen spielen. Die Herrschaft über das Luftmeer dürfte dann noch wichtiger sein, als heutigen Tages die Herrschaft zur See, und wer die besten Luftschiffe — natürlich in Verbindung mit der entsprechend ausgebildeten Bedienungsmannschaft — besitzt, wird den Sieg an seine Fahne fesseln." K. G. A.



GRAF VON KAGENECK †

Einer unserer kühnsten und erfolgreichsten Jagdflieger, Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz, Oberleutnant Graf von Kageneck, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, hat in Erfüllung seines soldatischen Lebens am 12. Januar 1942 den Heldentod gefunden. Er ist einer schweren Verwundung, die er am 24. Dezember 1941 erhalten hatte, in einem Lazarett erlegen. Oberleutnant Erbo Graf von Kageneck wurde am 26. Oktober 1941 anläßlich seines 65. Luftsieges als 39. Soldat der deutschen Wehrmacht mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet. Insgesamt hat er 67 Gegner zum Absturz gebracht.

Unser Büchertisch

Fachkunde für Metallflugzeugbauer. Von Hans Wegner. Verlag B. G. Teubner, Leipzig-Berlin. 410 S., 1014 Abb., 2 farb. Taf. Din A 5. RM 7,50. (Herausgegeben vom Bevollmächtigten des RLM für das Luftfahrtindustriepersonal.)

Wenn der Metallflugzeugbau sich auch auf die allgemeinen Grundlagen der Metallbearbeitung stützt, so hat er ihre Verfahren doch so gewandelt, daß ein neues Handwerk aus ihm geworden ist. Die Männer, die sich diesem Handwerk verschrieben haben, können ihre Werkzeuge nur dann mit dem erstrebten besten Erfolg handhaben, wenn ihnen auch das „Warum" der Arbeitsweisen und der baulichen Gestaltung klar ist. Das streng auf die Praxis ausgerichtete Buch von Hans Wegner dient dieser Aufgabe. Es führt den Facharbeiter an die Ursprünge seiner Werkstoffe, erläutert knapp und sachlich ihre Eigenschaften und beschreibt dann die heute im Flugzeugbau entwickelten Arbeitsverfahren vom Blechschneiden bis zum Punktschweißen. Alles in allem ein Buch, das nicht nur dem Lehrling, sondern auch dem erfahrenen Facharbeiter ein wertvoller Ratgeber sein wird. Gerhard Meyer

Psychologie des Jagdfliegers. Berühmte Flieger des Weltkriegs. Von Dr. Paul Robert Skawran. (Verlag Junker und Dünnhaupt, Berlin. 216 S., brosch. RM 10.)

Hier ist der Versuch unternommen worden, aus dem biographischen Material, das über die berühmtesten Flieger des Weltkriegs auf beiden Seiten zur Verfügung steht, eine Typologie auf Grund des heutigen Forschungsstandes aufzustellen. Wenn man gegen die Gliederungsergebnisse selber auch manchen Einwand zu erheben hätte, so empfiehlt sich das Buch allein schon durch die Fülle des verarbeiteten Stoffes. Die kriegswissenschaftliche Abteilung des Reichsluftfahrtministeriums hat die Arbeit von Professor Skawran gefördert. Georg Bose



FORD-WERKE A·G· KÖLN/RH·



Seit anno tobak

berühmt ist Raulino-Tabak, denn unser Bamberger Stammhaus besteht schon über zwei Jahrhunderte und seit zweihundert Jahren wissen Raucher jeder Geschmacksrichtung unseren Tabak zu schätzen.

RAULINO-TABAK

gibt es seit jeher für jeden Geschmack, wählen Sie daher nur wie immer Ihre Lieblingsart!



Hergestellt in den Werken: Bamberg · Köln · St. Joachimsthal · Litzmannstadt



Bleibe Perianer

trotz beschränkter Liefermöglichkeit!

PERI

PERI-Rasier-Creme u.-Klingen
PERI-Balsam (Rasierwasser)
PERI-Fixateur (Haarpflegemittel)
PERI-Hamamelis-Hautcreme
PERI-Eucalyptus-Zahncreme

Dr. Korthaus

Dr-Korthaus & Frankfurt a-M

... und immer wieder

Toussaint-Langenscheidt

zum Sprachenlernen!

Unterrichtsbriefe zum Studium fremder Sprachen durch Selbstunterricht für Anfänger und für Fortgeschrittene, Schullehrbücher, fremdsprachliche Lektüre, Wörterbücher, Reisesprachführer, Konversationsbücher, Handelskorrespondenz u. a. m.

Unsere Sprachwerke sind durch jede Buchhandlung zu beziehen

Langenscheidtsche Verlagsbuchhandlung (Professor G. Langenscheidt) K.G., Berlin-Schöneberg





Kopfzerbrechen *zum* Zeitvertreib

Der Nibelungenring

Ähnlich wie Siegfrieds Tarnkappe denjenigen, den sie aufsetzte, unsichtbar machte, wirkt auch der Nibelungenring. Legt man ein Geldstück oder einen anderen flachen kleinen Gegenstand auf den Tisch und darüber den Ring, so ist das Geldstück unsichtbar, oder — um in der Sprache der Schwarzkünstler zu reden — es ist verschwunden. Nimmt man den Ring wieder fort, so liegt das Geldstück wieder da.

Erklärung: Das kleine Geheimnis besteht darin, daß der Ring auf einer Seite mit einer kreisrunden Papierscheibe beklebt ist, die die gleiche Farbe hat wie die Unterlage, auf der das Geldstück liegt. Die Anfertigung des Hilfsmittels ist sehr einfach: Wir besorgen uns zwei Metallringe, wie sie für Zugvorhänge u. dgl. verwendet werden, ihr Durchmesser soll etwa der eines Zwei- oder Fünfmarkstücks sein — im Notfall können auch zwei Holzringe verwendet werden —, beide Ringe müssen gleichgroß sein. Einer dieser Ringe wird an einer Seite ringsum mit Syndetikon oder einem ähnlichen Klebstoff bestrichen und dann auf ein Blatt nicht zu dünnen Papiers gedrückt. Nach dem Festwerden des Klebstoffs wird das über den Ring hinausstehende Papier mit der Schere abgeschnitten, und wir haben jetzt einen mit Papier bespannten Ring. Ein Stück von dem gleichen Papier (Postkartengröße) verwenden wir als Unterlage für die Vorführung. Jetzt brauchen wir noch ein quadratisches Stück kartonstarken Papiers, dessen Seitenlänge gleich dem Durchmesser der Ringe ist, so daß also nur die Ecken überstehen.



Und nun kann's losgehen! Auf die Papierunterlage legen wir ein kleines Geldstück (1 Pfg., 5 Pfg.), die beiden Ringe liegen „harmlos" auf der Unterlage. Der eine davon ist „ungefährlich", aber der mit Papier bespannte Ring darf nur von der Unterlage fortgenommen werden, nachdem er mit dem quadratischen Kartonblatt bedeckt wurde, sonst wird der Schwindel bemerkt. Wir kündigen also an, daß wir das Geldstück verschwinden lassen, und legen zunächst auf den beklebten Ring das Kartonblatt und auf dieses den zweiten (harmlosen) Ring. Dieser ist nur dazu da, um die Verwendung des Kartonblattes „plausibel" zu machen. Jetzt können wir also die beiden Ringe mit dem dazwischenliegenden Kartonblatt unbedenklich hochheben und auf das Geldstück legen, denn das Kartonblatt verhindert, daß der untere Ring als beklebt zu sehen ist. Um die Zuschauer abzulenken, macht man mit dem ganzen Gebilde eine Vierteldrehung nach rechts — weil das „unbedingt notwendig" ist. Nimmt man jetzt zuerst den oberen Ring und sodann das Kartonblatt ab, so ist das Geldstück „verschwunden", da es natürlich von der Papierbespannung des darüberliegenden Ringes verdeckt wird. Da die Papierbespannung die gleiche Farbe hat wie die Unterlage (das Papier darf nicht gemustert sein), glaubt jeder, einen offenen Ring zu sehen. Zum Wiedererscheinen legt man das Kartonblatt wieder auf den bespannten Ring und darüber den harmlosen Ring. Zur Ablenkung der Zuschauer macht man jetzt mit dem Ganzen eine Vierteldrehung nach links, faßt mit zwei Fingern die beiden Ringe mit dem dazwischenliegenden Kartonblatt, setzt das Ganze wieder auf die Unterlage und nimmt sodann den oberen Ring und das Kartonblatt ab, so daß alle drei Teile harmlos neben dem „wiedererschienenen" Geldstück liegen. 54261



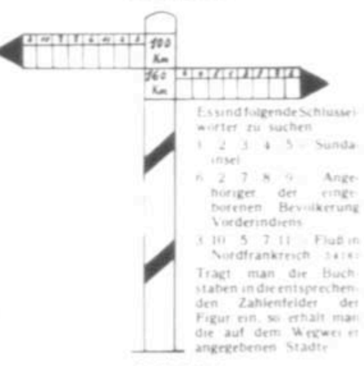
Erdkundliches Silbenrätsel

a — a — aar — bro — den — dort — e — e — gau — gui — kus — lei — me — mei — mund — ne — ne — oetz — ra — rho — ri — sy — tal — tre

Aus vorstehenden 24 Silben sind 10 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, drei deutsche Flieger ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stadt in Ostpreußen, 2 Gebiet in den Alpen, 3 Land in Ostafrika, 4 Stadt in Holland, 5 Stadt in Westfalen, 6 Fluß in Spanien, 7 Fluß in Frankreich, 8 Stadt auf Sizilien, 9 Land in Westafrika, 10 Kanton in der Schweiz. 53721

Der Wegweiser



Es sind folgende Schlüsselwörter zu suchen:

1 2 3 4 5 = Sundainsel

6 2 7 8 9 = Angehöriger der eingeborenen Bevölkerung Vorderindiens

3 10 5 7 11 = Fluß in Nordfrankreich 54181

Trägt man die Buchstaben in die entsprechenden Zahlenfelder der Figur ein, so erhält man die auf dem Wegweiser angegebenen Städte.

Schüttelrätsel

Ein Wort wird oft begangen werden
Auf Erden.
Dann sei geschüttelt es bereit
Zur Zeit. 54284

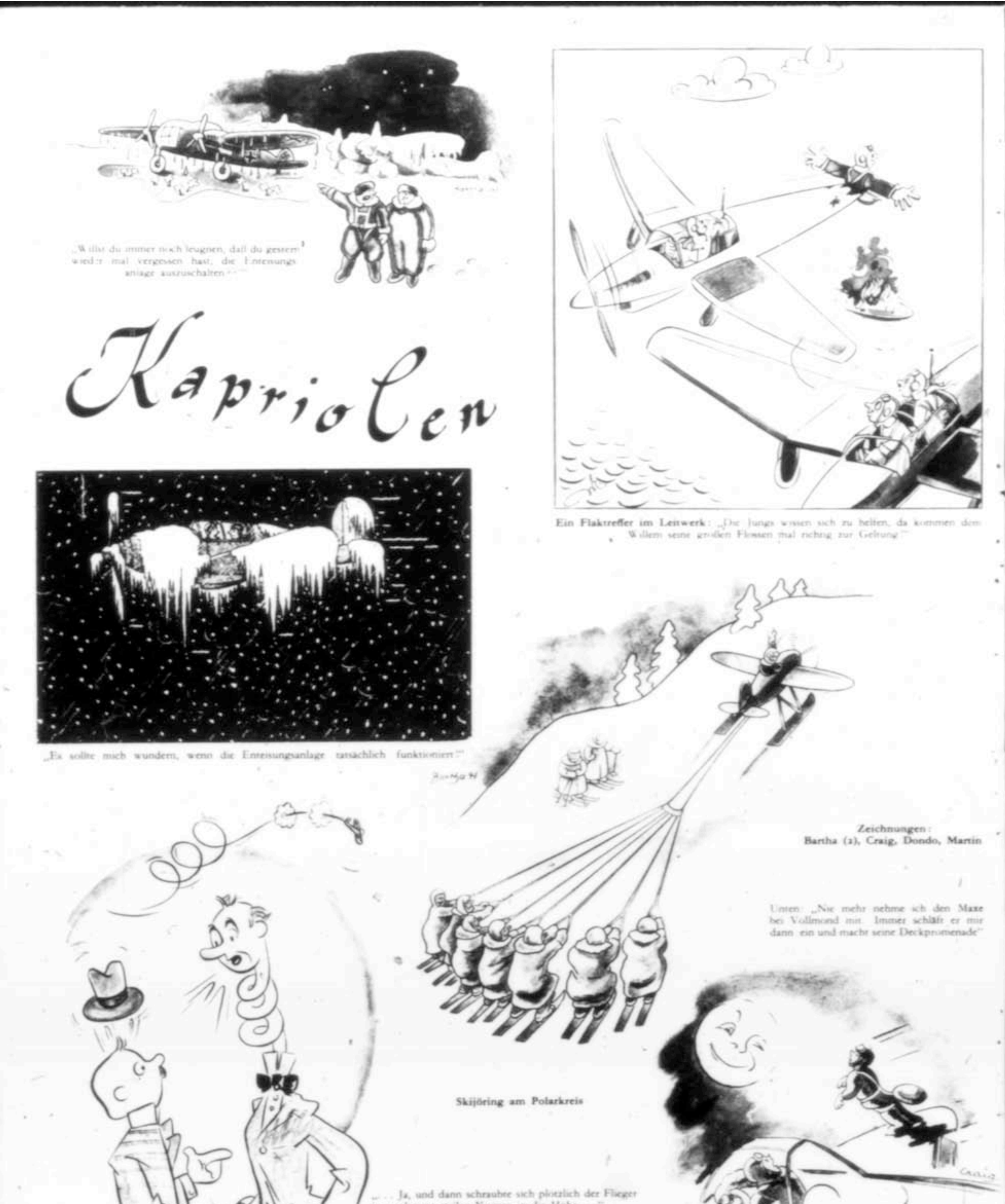
Auflösungen aus Heft 2

Kreuzworträtsel: a) 1 Bast, 4 Hela, 7 Alma, 8 [illegible], 12 Tapete, 14 Madras, 16 Rum, 17 Newa, [illegible] 27 Statue, 29 Ararat, [illegible] b) 1 Bast, 2 Alba, [illegible] 14 Wal, [illegible] 28 Tula, [illegible]

Silbeneinsetzrätsel: [illegible] Aufenthalt, Patrone, Lazarett, Verehrung — [illegible]

Magische Zahlenfigur: [illegible] A = 14, B = 11, C = 12, D = 17, E = 10, F = 13, G = [illegible], H = 16

Kastenrätsel: 1 Stand, 2 Aster, 3 Chile, 4 [illegible], 5 [illegible], 6 [illegible], 7 Nauen — Sachsen, Dresden



„Willst du immer noch leugnen, daß du gestern wieder mal vergessen hast, die Enteisungsanlage auszuschalten?"

Kapriolen

Ein Flaktreffer im Leitwerk: „Die Jungs wissen sich zu helfen, da kommen dem Willem seine großen Flossen mal richtig zur Geltung!"

„Es sollte mich wundern, wenn die Enteisungsanlage tatsächlich funktioniert!"

Zeichnungen:
Bartha (2), Craig, Dondo, Martin

Unten: „Nie mehr nehme ich den Maxe bei Vollmond mit. Immer schläft er mir dann ein und macht seine Deckpromenade"

Skijöring am Polarkreis

„... Ja, und dann schraubte sich plötzlich der Flieger in verdammt steilen Kurven in die Höhe ..."

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 8 bzw. 5 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. Entered as second class matter at the Post-Office New-York, N. Y. Printed in Germany